VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 184)**

z dnia 7 lutego 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 184)

7 lutego 2018 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem posła **Konrada Głębockiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

I. informację o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2017) 792 (art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r.), COM(2017) 812, COM(2018) 1 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.), COM(2017) 785, JOIN(2018) 1 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.);

II. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej (COM(2017) 797 – wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej;

III. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10 ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE (COM(2017) 652 – wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu;

IV. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Komunikat w sprawie rozwoju sieci energetycznych w Europie (COM(2017) 718 – wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu;

V. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Banku Centralnego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego: Roczna analiza wzrostu gospodarczego na 2018 r. (COM(2017) 690 – wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Michałkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Michał Kurtyka** podsekretarz stanu w Mini-

sterstwie Energii wraz ze współpracownikami, **Piotr Woźny** podsekretarz stanu w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Wiącek** starszy specjalista w Departamencie Ochrony Powietrza i Klimatu Ministerstwa Środowiska, **Robert Lisicki** dyrektor Departamentu Pracy, Dialogu i Spraw Społecznych Konfederacji Lewiatan, **Jacek Nowakowski** wiceprezes zarządu Polskiej Platformy LNG.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Adam Dudzic** – wicedyrektor Biura Spraw Międzynarodowych, **Agata Jackiewicz** i **Rafał Czarski** – z sekretariatu Komisji w BSM; **Konrad Kuszel** i **Justyna Łacny** – eksperci ds. legislacji z Biura Analiz Sejmowych, **Wojciech Zgliczyński** – specjalista ds. społecznych z BAS, **Piotr Russel** i **Jacek Krzak** – specjaliści ds. systemu gospodarczego z BAS.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam serdecznie wszystkich obecnych członków Komisji, pana ministra i towarzyszące mu osoby. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad. Przechodzimy do rozpatrzenia pkt I, czyli informacji o dokumentach UE, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: w trybie art. 7 ust. 4 ustawy COM(2017) 792, w trybie art. 8 ust. 2 ustawy COM(2017) 812, COM(2018) 1 oraz w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy COM(2017) 785, JOIN(2018) 1. Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie chcą zgłosić uwagi, czy też zgodnie z wnioskiem prezydium możemy je przyjąć bez rozpatrywania przez Komisję? Sprzeciwu nie słyszę. Stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych powyżej dokumentów**. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej (COM(2017) 797 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Krzysztofa Michałkiewicza, sekretarza stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Krzysztof Michałkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem poinformować Wysoką Komisję, że Polska co do zasady prezentuje pozytywne stanowisko co do projektowanych rozwiązań, które wpisują się także w unijną koncepcję popartej przez nas proklamacji w sprawie utworzenia europejskiego filaru praw socjalnych. Uważamy, że dyrektywa wpłynie pozytywnie na sytuację pracowników, natomiast niektóre z proponowanych regulacji budzą zastrzeżenia, wątpliwości i będziemy je jeszcze w trakcie negocjacji zgłaszać. Dotyczy to w szczególności konieczności zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnych szkoleń, skrócenia terminu na przekazanie pracownikowi niektórych informacji dotyczących warunków pracy, rozwiązań ograniczających możliwości równoległego zatrudnienia u kilku pracodawców w ramach maksymalnego siedmiotygodniowego czasu pracy czy mechanizmu przechodzenia do bardziej stabilnych form zatrudnienia w kontekście obciążeń dla pracodawców, jakie mogą się z nim wiązać. Jeszcze raz więc powtórzę: generalnie mamy pozytywne stanowisko i takie będziemy prezentować, natomiast w ramach negocjacji kilka wątpliwości będziemy jeszcze zgłaszać i dotyczy to właśnie tych spraw, o których wspomniałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Lech Sprawka. Bardzo proszę, panie pośle, o zabranie głosu.

Poseł Lech Sprawka (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, rozpocznę od konkluzji: rekomenduję pozytywną opinię dla wniosku Komisji Europejskiej, który wychodzi naprzeciw

współczesnym wyzwaniom rynku pracy i ma służyć celowi głównemu, to jest promowaniu bezpieczniejszego i bardziej przewidywalnego zatrudnienia, a równocześnie zapewnieniu zdolności adaptacji rynku pracy i poprawie warunków życia i pracy. Zaproponowane przez Komisję rozwiązania są zgodne z zasadą pomocniczości. Spodziewane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe dla Polski powinny być pozytywne. Wniosek Komisji zasługuje na poparcie z uwzględnieniem uwag przedstawionych przez Radę Ministrów w projekcie stanowiska, o których mówił przed chwilą pan minister Michałkiewicz.

W ramach diagnozy wskazano, że problemem jest niewystarczająca ochrona pracowników, także pracowników objętych nowymi, niestandardowymi formami zatrudnienia w kontekście koniecznych zdolności adaptacji rynku pracy. W szczególności wskazano, że niektórzy pracownicy nie otrzymują pisemnego oświadczenia w sprawie warunków stosowania umowy lub stosunku pracy. Informacje przekazywane przez pracodawców mogą być niewystarczające lub mogą być dostarczone za późno. Zwiększa się brak przewidywalności, dostęp do obowiązkowych szkoleń jest niedostateczny, a poziom ochrony różni się w zależności od państwa członkowskiego, co łączy się z mniejszą przejrzystością na rynku pracy.

Za potrzebą zmiany przepisów opowiedziały się również między innymi PE, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów. Cel główny dyrektywy, ten, który wybrzmiał już w konkluzji, ma być realizowany przez cztery cele szczegółowe, tj. po pierwsze, poprawę dostępu pracowników do informacji dotyczących ich warunków pracy, po drugie, poprawę warunków pracy dla wszystkich pracowników, zwłaszcza tych w nowych i niestandardowych formach zatrudnienia, a równocześnie zachowanie zdolności adaptacji i innowacyjności rynku pracy, poprawę zgodności z normami w zakresie warunków pracy przez lepsze egzekwowanie przepisów oraz poprawę przejrzystości na rynku pracy przy jednoczesnym unikaniu nakładania nadmiernych obciążeń na przedsiębiorstwa różnej wielkości.

Komisja w przedstawionym wniosku zaproponowała szereg środków, które mają ograniczyć ryzyko niedostatecznej ochrony pracowników. Tak jak już wspomniałem w rekomendacji, stanowisko rządu przedstawione przez pana ministra Michałkiewicza, jest pozytywne z uwzględnieniem, że w trakcie negocjacji rząd będzie zgłaszał swoje postulaty. Szczegółowo już nie będę ich wskazywał, ponieważ zrobił to pan minister Michałkiewicz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Czy są jakieś głosy w tej sprawie? Czy pan może się przedstawić?

Dyrektor Departamentu Pracy, Dialogu i Spraw Społecznych Konfederacji Lewiatan Robert Lisicki:

Szanowny panie przewodniczący, Robert Lisicki. Jestem dyrektorem Departamentu Pracy w Konfederacji Lewiatan. To jest reprezentatywna organizacja pracodawców.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu Konfederacji Lewiatan Robert Lisicki:

Dosłownie dwa słowa. Chciałbym tylko podnieść, że jako organizacja reprezentatywna pracodawców mamy trochę większe wątpliwości, niż zostały przed chwilą przedstawione przez stronę rządową. Otóż mamy jednak pewne wątpliwości co do tego, czy ten projekt dyrektywy spełnia przesłanki i zasadę pomocniczości. Wydaje się, że jeśli chodzi o to, co proponuje Komisja Europejska, to istnieje możliwość rozwiązania tych problemów na poziomie krajowym, bez sięgania do regulacji unijnej. Dotychczasowe przepisy unijne w tym zakresie miały charakter techniczny i informacyjny. Wydaje się, że polskie prawo pracy, które realizowało te przepisy unijne, w dosyć dobry sposób zapewniało pracownikom informację na temat podstawowych warunków zatrudnienia, bo mamy umowę o pracę, mamy dodatkową informację, którą daje się pracownikowi w ciągu siedmiu dni od podpisania umowy o pracę, mamy w końcu regulaminy pracy, które każdy zaczynający pracę musi podpisać na dowód, że się z nimi zaznajomił.

Natomiast to, co obecnie proponuje Komisja Europejska, to jest już nie tylko kwestia techniczna i informacyjna, ale wejście tak naprawdę w pewne merytoryczne przepisy. Mamy pewne wątpliwości co do definiowania na poziomie unijnym osoby pracownika. W tej dyrektywie jednak Komisja Europejska proponuje wprowadzenie unijnej definicji pracownika. Ona oczywiście nie jest nowa, bo jest wzięta z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE, ale w dotychczas obowiązującej dyrektywie mieliśmy odesłanie do prawa krajowego.

Ponadto nasze wątpliwości związane są z zakresem informacji, jakie w przyszłości pracodawca będzie musiał przekazać pracownikom, bo poza podstawowymi informacjami, które obecnie przekazujemy, będziemy musieli jako pracodawcy przekazywać na piśmie informacje nie tylko o długości okresu wypowiedzenia, ale o całej procedurze związanej z rozwiązywaniem umowy o pracę. Będziemy musieli przekazywać informacje na temat harmonogramu czasu pracy, co ma miejsce, ale nie w tej dodatkowej informacji przekazywanej pracownikom. Wydaje nam się więc, że te środki zaproponowane przez Komisję Europejską momentami wykraczają poza to, co jest konieczne i pomocne na poziomie unijnym. Zgadzamy się z tym, że kwestia dostosowania obowiązującej dyrektywy jest konieczna, na przykład wprowadzanie elektronicznej formy komunikacji. Być może doprecyzowanie w tej informacji niektórych warunków dotyczących zatrudnienia. Natomiast ten środek, który został przedstawiony przez Komisję Europejską, w naszej opinii wychodzi jednak poza to, co jest konieczne i pomocne na poziomie unijnym. To tyle w skrócie, jeśli chodzi o nasze stanowisko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Lech Sprawka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Lech Sprawka (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ustosunkowując się do pierwszej uwagi, przedstawię tylko krótki fragment opinii BAS. „Należy stwierdzić, że cele działań zaproponowanych w projekcie dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w wystarczający sposób przez państwa członkowskie. Pełna realizacja celów w tym zakresie może być zapewniona wyłącznie poprzez współpracę w ramach całej UE, w związku z tym trzeba uznać, że projekt dyrektywy jest zgodny z zasadą pomocniczości".

Natomiast co do drugiego problemu, który pan zasygnalizował, to pragnę zwrócić uwagę, że w tym katalogu w stanowisku rządu, które przedstawiał pan minister Michałkiewicz, kwestia dodatkowych informacji przedstawianych dla pracowników delegowanych będzie podlegała procesowi negocjacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Czy pan minister chciałby? Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MRPiPS Krzysztof Michałkiewicz:

Proszę państwa, oczywiście projekt był konsultowany z partnerami społecznymi. Jeśli chodzi o stronę związkową, OPZZ pozytywnie się odniósł do projektu, jeśli chodzi o Solidarność, to nie zgłosiła zastrzeżeń. Jeśli chodzi o pracodawców, to faktycznie zarówno Konfederacja Lewiatan, jak i Pracodawcy RP zgłosiły zastrzeżenia do projektu dyrektywy, ale w ramach tych zastrzeżeń także do niektórych elementów odnieśli się pozytywnie, więc oczywiście my także uważamy, że będzie to jeszcze podlegać negocjacjom i dyskusjom.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Czy są jeszcze jakieś głosy? Nie widzę. Wobec tego chciałbym zaproponować następującą konkluzję: Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy dokument o sygnaturze COM(2017) 797 – wersja ostateczna. Komisja podzieliła stanowisko rządu**. Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Przechodzimy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecz-

nego i Komitetu Regionów: W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10 ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE (COM(2017) 652 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Michała Kurtykę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Energii. Witamy pana ministra. Bardzo proszę o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Energii Michał Kurtyka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję. Dzisiejszy komunikat, który będę omawiał, nie ma charakteru wiążącego, jeżeli chodzi o jego charakter legislacyjny. Natomiast jest o tyle istotny, że wytycza pewnego typu kierunki, jeżeli chodzi o dalsze działania ze strony Komisji Europejskiej w stosunku do elektromobilności i rozbudowy infrastruktury wykorzystania paliw alternatywnych. Opiera się również na pierwszych wnioskach ze strony Komisji wdrożenia tej dyrektywy 2014/94, która w wielu państwach członkowskich jest już wdrożona. Komisja wyciąga z tego swoje pierwsze wnioski, jeżeli chodzi o to, w jaki sposób ocenia możliwości upowszechnienia paliw alternatywnych na podstawie działań ze strony państw członkowskich.

Oczywiście jeżeli chodzi o ten komunikat, to mieliśmy już kilkukrotnie okazję rozmawiać na ten temat. Rząd popiera zmiany w kierunku transportu nisko- i zeroemisyjnego, wspiera rozwój infrastruktury paliw alternatywnych. Potwierdzamy również zasygnalizowaną w tym komunikacie konieczność zwiększenia wsparcia inwestycyjnego, w szczególności oczekujemy tutaj również na intensyfikację wsparcia ze strony środków europejskich. Wierzymy, że partnerstwo publiczno-prywatne, stosowanie zachęt dla prywatnych inwestorów jest właściwą ścieżką budowy i rozmieszczenia infrastruktury, a także pozyskania jej przyszłych operatorów, tak że w tym kontekście ustawa o elektromobilności, którą pan prezydent podpisał dwa dni temu, w poniedziałek, wprowadza właśnie takie mechanizmy rynkowe, które są w stanie efektywnie alokować środki na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, ale jednocześnie zwiększając korzyści, jakie może z tego odnieść społeczeństwo.

Jeżeli chodzi o polskie stanowisko, jak postuluje to dyrektywa, przyjęliśmy dokument, który się nazywa „Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury rozwoju paliw alternatywnych”. Został on przyjęty przez Radę Ministrów w marcu ubiegłego roku. Jest to kluczowy dokument, który definiuje, w jaki sposób widzimy dalszy rozwój infrastruktury. Uważamy, że ten rozwój infrastruktury paliw alternatywnych powinien być prowadzony we wszystkich krajach członkowskich, powinien się odbywać w taki sposób, żeby zagwarantować możliwość poruszania się pojazdami opartymi na paliwach alternatywnych po całej Europie. Uważamy, że wykorzystanie pojazdów elektrycznych jako integralnej części systemu elektroenergetycznego stwarza wiele szans dla polskiej gospodarki. Szczególnie ważne jest to dla Polski. Ulokowane są u nas liczne zakłady…

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Przepraszam, panie ministrze, ale naprawdę bardzo proszę o uwagę, panowie posłowie.

Podsekretarz stanu w ME Michał Kurtyka:

Mamy ulokowane w Polsce liczne zakłady produkcyjne w obszarze tradycyjnej motoryzacji. Jest dla nas ważne, żebyśmy doprowadzili do sytuacji, w której dostrzegą one szanse związane z upowszechnieniem paliw alternatywnych i nie będą tego traktowały jako zagrożenia, ale dostrzegą w tym pewną szansę.

Natomiast z naszej perspektywy kluczowe jest zapewnienie wykonalności, również na poziomie fiskalnym. Zdaniem Polski w projekcie komunikatu zabrakło w związku z tym propozycji zmian w unijnym systemie podatku VAT. Propozycje w tym zakresie powinny być, naszym zdaniem, ukierunkowane w stronę korzystniejszego opodatkowania pojazdów elektrycznych, co w efekcie mogłoby przynieść większe zainteresowanie konsumentów pojazdami elektrycznymi oraz znacząco zwiększyć ich liczbę.

Jeżeli chodzi o aspekt zdrowotny, to popieramy również myślenie o elektromobilności jako części działań czy wysiłków wielu krajów unijnych, w tym w szczególności Polski, na rzecz czystego powietrza. Ta maksymalizacja korzyści zdrowotnych płynących

z transportu elektrycznego może być zapewniona poprzez elektryfikację transportu miejskiego i wyprowadzenie z tego tytułu istotnej części emisji zanieczyszczeń z aglomeracji miejskich.

Zwróciliśmy uwagę w naszym stanowisku na fakt, że rozwój rynku paliw alternatywnych nie powinien przysłonić możliwości już istniejących rodzajów niskoemisyjnego transportu, do których zalicza się transport kolejowy, transport śródlądowy. To są elementy, które są pominięte w tym komunikacie, pomimo tego że kolej jest jednym z najbardziej niskoemisyjnych środków transportu, komunikat niewiele o niej wspomina. Uważamy, że rozwój rynku paliw alternatywnych powinien się odbywać komplementarnie wobec usprawnienia już funkcjonujących niskoemisyjnych rodzajów transportu, do których zalicza się wspomniany przeze mnie transport kolejowy, ale również morski i śródlądowy.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie panu ministrowi. Posłem sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Michał Stasiński. Bardzo proszę.

Poseł Michał Stasiński (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, tak jak pan minister wspomniał, omawiany dokument ma charakter kierunkowy, wskazujący europejską strategię rozpowszechniania paliw alternatywnych w transporcie oraz wskazujący cele i zadania związane z budową infrastruktury paliw alternatywnych. Stanowi on kolejny krok wdrażania idei dotyczących ochrony powietrza oraz ograniczania uzależnienia od importu ropy naftowej. Komisja w dokumencie proponuje następujące działania, aby szybciej i w sposób bardziej skoordynowany osiągnąć założone cele: przyspieszenie wdrożenia krajowych ram polityki przez poszczególne państwa członkowskie – jako dokumentu o charakterze strategicznym, którego treść służy osiąganiu korzyści społeczno-gospodarczych, środowiskowych, związanych z paliwami alternatywnymi, wsparcie inwestycyjne, czyli zwiększenie skali finansowania projektów, oraz rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, włączenie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, czyli wykorzystanie inteligentnego zarządzania siecią, pozwalającego ładować pojazdy elektryczne w najodpowiedniejszym czasie dla sieci oraz po właściwych cenach dla konsumentów. To się wiąże z kolejnym dokumentem, komunikatem unijnym, który za chwilę będziemy omawiać.

Zgodnie z planem przyjętym 29 marca, czyli z krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w 2020 r. w 32 wybranych aglomeracjach ma być rozmieszczonych w Polsce 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania oraz 400 punktów o dużej mocy ładowania. Oczywiście komunikat wspomina również o innych formach paliw alternatywnych, takich jak gaz ziemny CNG czy LNG gaz skroplony, natomiast nie ukrywajmy, pojazdy elektryczne i hybrydowe mają tutaj podstawowe znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest poprawa jakości powietrza na przykład w największych aglomeracjach. W związku z tym należy się odnieść do planu elektromobilności, który to plan był jednym ze sztandarowych projektów wtedy jeszcze ministra rozwoju Mateusza Morawieckiego, a obecnie premiera, i który już w momencie publikacji był określany przez ekspertów, przez fachowców jako bardzo dobry plan, ale całkowicie nierealny i niemożliwy do zrealizowania. Niewiele się zmieniło w tym zakresie.

Warto tutaj odnieść się do sytuacji Polski, bo oczywiście zgadzamy się w pełni, że działania poszczególnych państw członkowskich powinny być skorelowane z możliwościami tych państw. Nie da się ukryć, że głównym czynnikiem są tutaj pieniądze i przede wszystkim zamożność społeczeństwa. W Polsce ponad 80% samochodów osobowych to samochody starsze niż dziesięć lat. Nie wiem, czy państwo wiedzą, ale samochodów osobowych z napędem elektrycznym w 2016 r. w Polsce było 14 600 sztuk i stanowią one 0,006% ogólnej liczby samochodów. Słyszeliśmy o milionie samochodów elektrycznych, które mają się bardzo szybko pojawić, w ciągu najbliższych lat. Została powołana spółka ElectroMobility Poland, której zadaniem jest realizowanie projektu między innymi polskiego samochodu elektrycznego. Spółka ta ma kapitał w wysokości 10 mln zł. Została powołana przez cztery spółki energetyczne: PGE, ENEĘ, ENERGĘ i TAURON. Te spółki

bezsprzecznie są fachowcami w produkcji i dystrybucji prądu, ale na pewno nie w produkcji samochodów. Stąd moje pytanie, panie ministrze. Jak ocenia pan z dzisiejszego punktu widzenia realność planu faktycznego rozwoju elektromobilności w Polsce, biorąc pod uwagę, że do 2028 r. rząd zakłada przeznaczyć na ten cel 3,7 mld zł. Przeznaczać i inwestować.

Natomiast żeby zobrazować państwu, jak szokująca jest różnica w tym planie pomiędzy realiami rynku a tym, co rząd zaplanował, mogę państwu powiedzieć, że amerykańska firma Tesla inwestuje 5 mld dolarów do 2020 r. w fabrykę samochodów elektrycznych. Niemieckie firmy motoryzacyjne tylko w ubiegłym roku na same badania i rozwój wydały 15,3 mld dolarów. Przypomnę – kapitał spółki ElectroMobility Poland to 10 mln zł. Wydaje się, że zaprojektowanie polskiego samochodu elektrycznego jest tylko pobożnym życzeniem i nie jest to po prostu plan realny, dlatego pytanie, czy państwo dalej podtrzymują chęć pójścia w tę stronę. I tak naprawdę jakie realne dopłaty przewidujecie dla konsumentów? Ja oczywiście w pełni się zgadzam, że transport miejski, mały transport towarowy, na przykład do 3,5 t, to są obszary, gdzie przy wsparciu elektromobilność czy wykorzystanie innych paliw może mieć znaczenie, natomiast jeżeli chcemy naprawdę zmienić obraz na przykład naszych aglomeracji, to potrzebne są dopłaty, czyli potrzebne są pieniądze.

Kraj taki jak Norwegia, jeden z najbogatszych krajów świata, nie tylko udostępnia darmowe ładowanie, darmowe miejsca parkingowe w centrach miast, możliwość poruszania się po buspasach i znaczące ulgi podatkowe, ale płaci również konsumentom w gotówce, czyli zwraca im ogromną część ceny samochodu. Dlaczego to jest ważne? Dam państwu przykład. Samochód, nazwijmy to, średniej klasy w Polsce, wartości 85 tys. zł ze 150-konnym silnikiem, porównywalny samochód elektryczny kosztuje 163 tys. zł, ze 136-konnym silnikiem. Ulga, którą rząd przewiduje, czyli w akcyzie, zmniejszy cenę między tymi samochodami zaledwie do 72 tys. Natomiast ile trzeba by jeździć samochodem elektrycznym, aby zwróciła się ta inwestycja? Samochodem tym trzeba by jeździć 23 lata.

Jeżeli z drugiej strony wiemy, że Chińczycy w tej chwili są liderem, jeśli chodzi o liczbę samochodów elektrycznych wchodzących na rynek, to pytanie, dlaczego tak się dzieje. Dopłaty do ceny samochodu elektrycznego w Chinach powodują, że cena auta elektrycznego jest o 40% mniejsza niż cena auta porównywalnego z silnikiem spalinowym. Kwoty, jakie rząd przeznacza na plan elektromobilności, są dalece niewystarczające i tak naprawdę pozwolą zaledwie rozpocząć ten projekt, ale nie można go traktować w realnych warunkach rynkowych jako przełomu. Niestety. To, o czym również w tym komunikacie jest mowa, czyli partnerstwo publiczno-prywatne, w świetle ostatnich doniesień jednego z dzienników, który mówi, że jeden z największych koncernów światowych wycofał się z inwestycji w Polsce na skutek stosunku polskiego rządu do odnawialnych źródeł energii, a konkretnie wskazano na ustawę, przed której przyjęciem przestrzegaliśmy dwa lata temu, czyli ustawę wiatrakową, powoduje, że deklaracje rządu co do elektromobilności traktujemy jako opozycja z daleko idącą niewiarą. Wymaga to całkowitej zmiany stosunku w ogóle do odnawialnych źródeł energii. Muszą państwo zaprzestać i wyjść z tego, co oznacza tak naprawdę wspieranie na różnych obszarach energetyki tradycyjnej. Jeżeli tego nie zrobimy, to elektromobilność pozostanie tylko i wyłącznie w sferze deklaracji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Czerwiński.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mówimy o paliwach alternatywnych, ale nie możemy zapomnieć o tym, że te paliwa są tylko częścią całości polityki energetycznej UE, w tym Polski. Przed chwilą otrzymaliśmy wiadomość, którą rząd może sprzedać jako sukces, że Komisja notyfikowała ustawę o rynku mocy. Ale notyfikowanie tej ustawy w naszym konkretnie bilansie energetycznym sankcjonuje dominującą pozycję węgla, a z drugiej strony pokazuje koniec węgla praktycznie na 2030 r. Podejmujemy działania

wychodzące naprzeciw dyrektywom, ale jednostkowe. Bo na przykład ustawa o elektromobilności, o której też pan minister tutaj powiedział, załatwia formalnie pewną rzecz, ale nie wpisuje się w politykę długofalową Polski, ponieważ jej nie ma. Odbijamy się od ściany do ściany, realizując zalecenia, które są terminowe i które musimy w określonym czasie przyjąć, żeby nie płacić kar, ale nie realizujemy długofalowych strategicznych celów, do których jesteśmy zobowiązani naszym prawem. Bo prawo UE, które jest przez nas przyjęte, jest też naszym prawem.

W kontekście dyrektywy – i nie tylko tych dyrektyw, które obowiązują, ale tych, które są dyskutowane jako projekty – jest jednoznacznie przedstawiony cel UE, jako wspólne zarządzanie unią energetyczną, a my w tej chwili nie robimy jeszcze żadnych kroków, żeby wyprzedzić działania i być liderem innowacyjności w tym zakresie, tylko bronimy tego, co jest utrwalone od lat, bronione przez tych, którzy zbijają na tym kapitał, czyli grupy węglowe, grupy energetyczne, a nie tworzymy warunków do tego, żeby wyjść naprzeciw i realizować na przykład zarządzanie inteligentne infrastrukturą energetyczną. Ten sposób myślenia, a nie konstruowanie nadwozia samochodu elektrycznego przez firmy, które umieją tylko dobrze prowadzić samochody, ale nie znają się na konstrukcji i nie wiedzą, dlaczego mogą się czuć bezpiecznie, ten innowacyjny punkt widzenia jest konieczny.

Panie ministrze, wielokrotnie, nie pan, ale pan minister Tchórzewski i również premier, mówili o przygotowaniu długofalowej polityki energetycznej państwa. To są obietnice od dwóch i pół roku. Dyrektywa, która jest planowana, będzie nas zobowiązywała do przygotowania zintegrowanych programów energetyczno-klimatycznych. Tych programów nie mamy i podejmujemy decyzje wiążące na naszym rynku, za które będą płacić odbiorcy energii, a które nie mają się nijak w stosunku do polityki energetycznej UE.

Prosiłbym o zapytanie być może pana zwierzchników, kiedy rząd polski przystąpi do konsultacji tej długofalowej polityki energetycznej, do zaprezentowania nowego miksu energetycznego, do budowy inteligentnych sieci energetycznych, do realizacji podstaw finansowania nowoczesnego budownictwa, które zużywa 40% energii w UE, do wyjścia naprzeciw prosumentom, bo to są też założenia nowej dyrektywy energetycznej, i kiedy po tych konsultacjach będziemy się mogli spodziewać informacji, do czego rząd polski zmierza. Bo po prawie dwóch i pół roku funkcjonowania zupełnie nowych resortów, niewspółdziałających ze sobą, widzimy, mogę to jednoznacznie określić, że kiedyś najważniejszym problemem systemu energetycznego Polski było zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego Polakom, czyli dostęp do energii w każdej chwili, i to jeszcze przy zapewnieniu aprobowanych cen. Dostaliście ten system do ręki ponad dwa lata temu. A konsumujecie te rzeczy, które energetyka może robić, podnosząc koszty wytwarzania energii, zaciągając zobowiązania na naszym rynku, za które nasi następcy, czyli obywatele, będą słono płacić. Nie wyobrażam sobie negocjacji na szczeblu UE bez twardych kart na stole, w którą stronę zmierzać będzie polski system energetyczny. Jak pan dobrze wie, kraje, które nie będą spełniać wymogów, które ustali zjednoczona Europa, będą musiały płacić na zintegrowaną platformę finansową, czyli innymi słowy obciąży się nasz system dodatkowymi kosztami i nie wróży to konkurencyjności naszych przedsiębiorstw.

Skończę tym, że przypominaliśmy o tym, proponując pewne poprawki. Jeśli rządowi zależało na alternatywnych paliwach, to co stało na przeszkodzie, żeby do tych punktów ładowania i elektroenergetyki wrzucić jeszcze sprężony i płynny gaz, na którym mógłby też jeździć polski kierowca? I akurat to źródło zasilania mogłoby też wejść w pulę paliw alternatywnych i mogło funkcjonować już od marca. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Agata Borowiec.

Poseł Agata Borowiec (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, mam takie pytanie, ponieważ z ostatnich wypowiedzi można wywnioskować, że w Polsce dużo złego się dzieje, że bardzo źle się dzieje. Wydaje mi się, że to się chyba rzeczywiście wpisuje w totalną krytykę totalnej opozycji niestety. Chciałabym zapytać, ponieważ znalazłam informację, że według prognoz obserwatorium rynku paliw alternatywnych ceny samo-

chodów elektrycznych zaczną się zrównywać w Polsce z cenami samochodów z napędem tradycyjnym już w latach 2026–2029. Wpływ na to ma mieć postępujący rozwój technologii, w tym głównie spadające ceny baterii oraz efekt skali produkcji, który przełoży się na bardziej przystępną ofertę koncernów. Zbiegnie się to w czasie ze wzrostem popytu w Polsce, możliwym dzięki rozwiniętej infrastrukturze ładowania i rządowemu systemowi wsparcia. Tak że najważniejsze jest to, że mamy plan i że ten plan konsekwentnie realizujemy. Żałuję rzeczywiście, że były tak spore opóźnienia w elektromobilności, w paliwach alternatywnych. Musimy dużo nadrobić i uważam, że dzięki naszemu rządowi, również dzięki pracy ministerstwa, wszystko jest na dobrej drodze, tylko po prostu potrzebujemy czasu, spokoju, żeby to realizować, i potrzebujemy oczywiście merytorycznej dyskusji. Z ubolewaniem słuchając poprzednich wypowiedzi, stwierdzam, że właściwie tutaj merytorycznej dyskusji brakuje. Tak że, panie ministrze, bardzo dziękuję za włożoną pracę. Cieszę się, że jednak w Polsce nie jest tak źle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Jeszcze dwójka panów posłów się zgłasza. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tomasz Piotr Nowak (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, jeśli jest taki plan, o którym pani przed chwilą mówiła, to chcielibyśmy go zobaczyć. To znaczy chcielibyśmy się dowiedzieć, co będzie w poszczególnych latach: w 2020 r., w 2021 r. W roku 2020 wiemy, że ma być 50 tys. samochodów, tyle a tyle punktów ładowania. Ale jak od 50 tys. w 2020 r. dojdziemy do miliona samochodów w 2025 r.? Jeżeli pani mówi, że ceny samochodów spadną w 2029 r., to gratuluję, bo już ten plan jest w tej chwili nierealizowalny. Będziemy pewnie kupować te samochody z zewnątrz.

Chciałbym, żeby pan minister pokazał nam korelację między wzrostem tych samochodów do miliona w 2025 r., ale także powiedział, w jaki sposób będzie wzrastała moc zainstalowana w polskich elektrowniach, jak będzie wzrastało zapotrzebowanie na energię i czy przy wszystkich ograniczeniach, które z tego powodu wychodzą również w prawie UE, będzie to możliwe. Bardzo bym prosił o ten szczegółowy plan, o którym pani poseł przed chwilą mówiła. Chcielibyśmy go zobaczyć, stosowną mapę drogową dojścia do miliona pojazdów i zabezpieczonej mocy na ten milion pojazdów. Ile polskich i ile zagranicznych.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Krzysztof Gadowski. Czy jeszcze ktoś? Pan poseł Piotr Bakun. Na tym zamykam listę. Te dwa głosy będą i potem odpowiedź ze strony pana ministra. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Gadowski (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, pewnie bym się nie odzywał, gdyby nie taka retoryka pani poseł. Nie chciałbym w tym duchu tej retoryki toczyć, ale chciałbym zwrócić uwagę i podkreślić jeszcze jedno. Moi koledzy wspomnieli wcześniej, że nie ma tej długoterminowej polityki energetycznej Polski, nie ma miksu energetycznego. Co prawda fakt jest faktem, że rząd przygotowuje pewne narzędzia do realizacji, stara się je uruchomić, ale nie widzi celu, do jakiego te narzędzia mogą służyć. Nie wskazujemy tego celu. Tak otrzymaliśmy rynek mocy – jako ustawę, otrzymaliśmy przed chwilą nie tak dawno uchwalony program dla górnictwa węgla kamiennego, z którego właściwie nic nie wynika, bo wynika tylko tyle, że państwo wskazują trzy alternatywy: niskie zapotrzebowanie, element referencyjny oraz wysokie zapotrzebowanie na węgiel. A właściwie nie wskazujecie tego, który rzeczywiście chcecie realizować. Dzisiaj wszyscy wiemy dobrze, a otrzymałem to na piśmie z URE, Urzędu Regulacji Energetyki, że kilka miesięcy temu, w 2017 r., w 20 państwowych spółkach i w 30 jednostkach brakowało węgla, tego strategicznego węgla, nośnika energii, o którym państwo mówią. I nie mówicie prawdy, ile właściwe tego węgla potrzeba. Mało tego. Chcecie wydawać i wydajecie już środki finansowe, nie widząc, do czego zmierzamy. Z czego będziemy w końcu i ostatecznie tę energię elektryczną produkować. Bo rozumiem sytuację taką, że minister powie: mamy również węgiel, mamy odnawialne źródła,

budujemy elektrownię atomową i wskazujemy teraz środki i potrzeby, i drogę dojścia do tego, żeby ta energia elektryczna została wytworzona. A my za chwilę nie będziemy mieli z czego tej energii elektrycznej wytwarzać, bo bloki energetyczne nawet nie są remontowane. Mówimy o jakimś pilotażowym programie dla jednej dwusteki, który będzie się odbywał w elektrowni Łaziska, a dla pozostałych kilkudziesięciu w ogóle nie znajdujemy środków ani nie pokazujemy osi czasowej, kiedy do tego dojdzie. Chciałbym, żebyśmy mówili tu jakąś prawdę...

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Panie pośle, proszę już konkludować, bo mamy jeszcze kilka punktów do omówienia.

Poseł Krzysztof Gadowski (PO):

Prawdę, w jakim kierunku minister energii zmierza i na co te konkretne środki, a potrzeba ich bardzo dużo, będą potrzebne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Piotr Bakun.

Poseł Wojciech Bakun (Kukiz15):

Wojciech. Ale Piotr też fajnie. Panie ministrze, w zasadzie jestem zwolennikiem koncepcji budowy polskiego elektrycznego samochodu, jakkolwiek by tego projektu nie nazwać, natomiast nie zgodzę się z panią poseł, która powiedziała, że nie padły żadne rzetelne, merytoryczne argumenty. Oczywiście rzetelnymi merytorycznymi argumentami jest to, jak wygląda rynek w tej chwili, jakie są przewidywania dotyczące tego rynku. Jeden z największych producentów aut i chyba najbardziej posunięty, jeśli chodzi o rozwój technologii, czyli firma Tesla, notuje regularnie stratę. Jeżeli firma Tesla, która wydaje setki milionów na badania i na rozwój, nie jest jeszcze w stanie zapewnić takiego rozwoju technologii, żeby zapewnić zysk na sprzedaży aut elektrycznych, i jeżeli taki producent jak Tesla potrafi wyprodukować rocznie 250 tys. samochodów, i to we wszystkich modelach, to przyznam szczerze, że ambitnym planem jest przy takim niskim budżecie naszej grupy chęć wyprodukowania miliona samochodów.

Być może to jest takie pytanie, panie ministrze, do rozważenia, być może należałoby się skupić na tym, w czym jesteśmy mocni, czyli w produkcji pojazdów do komunikacji miejskiej. Polskie firmy takie jak Solaris, czy, można powiedzieć, szturmem zdobywający rynek Ursus, czy nie tak dawno przejęty Autosan przez grupę PGZ mają duże zaplecze, jeżeli chodzi o budowę pojazdów, a budowa pojazdów do transportu nie jest obarczona jedną cechą, która występuje w przypadku samochodów użytkowych. Tutaj nie ma tego, że samochód się musi podobać, musi być atrakcyjny dla kogoś, nie ma tego wstrzelenia się w rynek. Jeżeli autobus jest tani w eksploatacji, jeżeli pojazd jest tani w eksploatacji, jeżeli zwyczajnie samorządom się opłaca inwestować w tego typu pojazdy, to będą inwestować i jego wygląd ma, można powiedzieć, trzecio-, czwartorzędne znaczenie. Natomiast w przypadku samochodów dla konsumenta, dla odbiorcy indywidualnego niestety wygląd samochodu i różne jego właściwości mają bardzo duże znaczenie, a ta elektryczność to jest taki trochę, można powiedzieć, kwiatek do kożucha. Być może więc w tym kierunku powinno ministerstwo iść, czyli w kierunku rozwoju i wspierania rozwoju przemysłu, który produkuje na potrzeby transportu zbiorowego, a niekoniecznie polski samochód elektryczny dla odbiorcy indywidualnego, bo to jest naprawdę bardzo ciężki rynek i nie mając doświadczenia na rynku pojazdów, a nie mamy takiego doświadczenia, myślę, że bardzo ciężko będzie przekonać konsumentów do zakupu takiego samochodu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Wspomniał pan Autosan. To jest taki dobry przykład tego, co się działo za poprzednich rządów, i tego, co się dzieje za obecnych rządów. Autosan chylił się ku upadkowi, w tej chwili jest firmą rozwojową, która już pierwsze sztuki swoich pojazdów zaczęła sprzedawać na przykład na rynek niemiecki. Bardzo proszę, panie ministrze, o ustosunkowanie się do tych głosów.

Podsekretarz stanu w ME Michał Kurtyka:

Bardzo serdecznie dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, to dobra dyskusja. Postaram się na nią odpowiedzieć sukcesami rządu z tego tygodnia. Bo akurat się tak składa, że wiele odpowiedzi na pytania, które zostały zadane, kumuluje się właśnie w tym tygodniu. Z jednej strony w postaci podpisanej przez prezydenta ustawy o elektromobilności. Ta ustawa, przypomnę, jest efektem bardzo konsekwentnej pracy polegającej nie tylko na wdrożeniu ustawodawstwa unijnego, bo niestety w tym zakresie byliśmy zobligowani do tego, żeby pewnego typu działania poprowadzić, ale jest efektem świadomego, zamierzonego, konsekwentnie realizowanego planu, który został opublikowany, przyjęty przez Radę Ministrów w zeszłym roku. Plan rozwoju elektromobilności przewiduje dokładnie, jakie etapy zamierzamy podjąć do tego, żeby osiągnąć nasze cele w zakresie elektromobilności. To są cele, które są rozpisane na lata 2017–2018 – to jest, przypomnę, przygotowanie regulacji, dokonanie rzetelnej oceny, gdzie mamy potencjał, w jakim obszarze, i przygotowanie prototypów.

Wszystko idzie zgodnie z planem. Lata 2019–2020 to jest budowa infrastruktury szkieletowej, która pozwala poruszać się po Polsce za pomocą paliw alternatywnych. Tutaj było pytanie ze strony pana posła Czerwińskiego, czy nie mogliśmy uwzględnić gazomobilności w ustawie o elektromobilności. Panie pośle, jest cały rozdział dotyczący gazomobilności, dotyczący CNG, LNG, i to wszystko jest tam zwarte. Możemy potem przejść w szczegóły, natomiast co do pryncypium odpowiadam.

Lata 2020–2025 – dokładnie tak, jak pani poseł Borowiec to przedstawiła, spodziewamy się spadających cen baterii. Spodziewamy się jednocześnie wzrostu popytu wewnętrznego. W tym momencie w Polsce sytuacja jest taka, że większość samochodów jest kupowana na rynku wtórnym. Bo takie są dzisiaj możliwości ekonomiczne Polaków. Natomiast udział pojazdów nowych w całym rynku sprzedaży pojazdów bardzo dynamicznie rośnie. Osiągnął prawie pół miliona pojazdów w zeszłym roku, w 2017 r., i będzie dynamicznie rósł. I pod tym względem Polska jest jednym z wyjątkowych rynków w UE, bo właśnie udział nowych pojazdów będzie rósł.

Z tej perspektywy dla nas jest bardzo ważne, żebyśmy dali przemysłowi długofalową perspektywę, w jaki sposób będzie mógł na tej rosnącej fali, która jest spowodowana wzrostem zamożności Polaków, która będzie spowodowana tym, że będziemy preferowali coraz bardziej ekologiczne sposoby poruszania się po miastach, na tej podstawie żebyśmy dali szansę polskiemu przemysłowi, ale przemysłowi, który jest przecież bardzo mocno zglobalizowany. Przemysł samochodowy jest jednym z najbardziej globalnych przemysłów na świecie. Z tej perspektywy patrzymy kompleksowo na ten wycinek naszego przemysłu motoryzacyjnego. Samochód elektryczny jest ukoronowaniem pewnego łańcucha wytwórczego, ale pracujemy nad jego poszczególnymi komponentami również wcześniej i mamy tu bardzo konkretną logikę. Ta logika mówi o tym, że musimy zacząć od tego, gdzie mamy dzisiaj najwięcej zgromadzonych przewag konkurencyjnych, to jest w transporcie miejskim, to jest w transporcie autobusowym. Taki autobus jak urbino electric został europejskim autobusem roku. I proszę: mamy 2,2 mld zł na program bezemisyjnego transportu, który jest połączeniem sił ze strony Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. Program podpisany w końcówce ubiegłego roku, 2,2 mld zł na to, żeby polski autobus elektryczny cały czas wyprzedzał konkurencję, cały czas miał dla nas pewną przewagę konkurencyjną. A to są producenci również innych marek, którzy są ulokowani w Polsce. Mamy, generalnie rzecz biorąc, w Polsce zagłębie produkcji autobusów elektrycznych i dzięki temu zbudowany łańcuch dostawców i firm, z którymi będziemy w stanie przechodzić stopniowo na coraz bardziej masowy rynek. Tak że, jeżeli chodzi o nasz plan, odsyłam do planu rozwoju elektromobilności, który bardzo precyzyjnie, bardzo konkretnie z perspektywy rozwoju sieci, z perspektywy rozwoju regulacji, z perspektywy rozwoju przemysłu wszystkie te aspekty podejmuje. To jest jeden komponent.

Natomiast drugi komponent, i to jest również ogromny sukces i bardzo dziękuję, że pan poseł Czerwiński był łaskaw o tym poinformować, informacja jest dosłownie sprzed piętnastu minut: Komisja Europejska notyfikowała polską ustawę o rynku mocy. To jest dla nas ogromny krok na drodze w kierunku bezpieczeństwa energetycznego,

to jeden z najtrudniejszych procesów notyfikacyjnych, zarówno w wymiarze merytorycznym, jaki organizacyjnym. Jest to odpowiedź na szereg strukturalnych problemów z zaspokojeniem zapotrzebowania na energię elektryczną, których mogliśmy się spodziewać w związku z tym, że po prostu nasza gospodarka przyspieszyła, a my bazowaliśmy przez ostatnie właściwie 25 lat w znacznej mierze na potencjale wytwórczym, który został zbudowany jeszcze w poprzednim wieku. W związku z tym musimy myśleć o rozwoju naszego systemu elektroenergetycznego przez pryzmat z jednej strony bezpieczeństwa, ale z drugiej strony właśnie rynek mocy jest instrumentem, który pozwoli skutecznie zarządzać zmianą w polskiej energetyce w kierunku nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Przypomnę, że zawarliśmy tam możliwości zarówno dla odpowiedzi popytu, czyli tak zwanego DSR, dla magazynów energii, jak i przewidzieliśmy rozwój kogeneracji i innych stabilnych i niskoemisyjnych zdolności wytwórczych. Przypomnę również, że niskoemisyjni dostawcy mocy mogą w rynku mocy liczyć na preferencje, na przykład ubiegać się o kontrakt wydłużony w stosunku do innych producentów.

Tak że tak się składa, że w tym tygodniu dokładnie kumulują się te dwa elementy ciężkiej pracy, którą włożyliśmy w ciągu ostatnich dwóch lat w to, żeby przygotować polski system elektroenergetyczny nie tylko pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Polakom, zabezpieczenia tego wzrostu gospodarczego, którego już jesteśmy świadkiem, ale również pod kątem tego, aby rozwojowi sieci elektroenergetycznej przyświecał pewien cel, przyświecała pewna busola związana z tym, w jaki sposób chcemy rozwijać sieci niskiego, średniego napięcia, w jaki sposób musimy zapewnić wystarczające moce wytwórcze do pokrycia strategicznego celu, jakim jest rozwój elektromobilności.

W tym kontekście dla mnie osobiście jest to ważny tydzień. Jest to tydzień, który, tak jak mówię, jest ukoronowaniem bardzo dużej pracy, którą wykonaliśmy zarówno wewnątrz ME, jak i na styku z Komisją Europejską. Jest również potwierdzeniem tego, o czym powiedział Dominique Ristori w wywiadzie dla EurActiv, że Polska i Komisja Europejska mają w dziedzinie energii bardzo dobry dialog. W związku z tym jesteśmy w stanie prowadzić ten dialog, jesteśmy w stanie, zabezpieczając interesy RP, szukać szans w nowoczesności, w jednolitym rynku europejskim w taki sposób, żebyśmy nie byli przedmiotem, ale podmiotem zmian technologicznych, które się dzieją.

Pan poseł był łaskaw zapytać o zabezpieczenie środków na rozwój elektromobilności. Ustawa o elektromobilności jest jednym komponentem. Drugi, który w tym momencie jest na etapie prac rządowych, to jest fundusz niskoemisyjnego transportu. To jest co najmniej 4,5 mld zł, które będzie przewidziane na rozwój form niskoemisyjnych. To jest bardzo znacząca kwota, która naszym zdaniem pozwoli osiągnąć nasze cele. Co więcej, już dzisiaj doprowadziliśmy do sytuacji, w której polski przemysł elektromobilności zaczyna się jednoczyć. Wykrystalizowały się na tej podstawie zespoły. Mówimy tu nie tylko o autobusach, gdzie pojawiły się dwa konsorcja zgrupowane wokół dwóch wiodących producentów, ale również, jeżeli chodzi o konkurs, który zorganizowała firma ElectroMobility Poland, na który odpowiedziało, przypomnę, 17 zespołów złożonych z ponad 100 podmiotów. Każdy z tych podmiotów w jakiś sposób pokrywa cały łańcuch wytwórczy, jeżeli chodzi o elektromobilność, jeżeli chodzi o przyszłe składniki samochodu elektrycznego, które są dzisiaj dostępne w Europie. A przypomnijmy, że dzisiaj w Europie na przykład nie są dostępne baterie. W tej sprawie jednak akurat będziemy prowadzić działania z naszymi europejskimi partnerami, a w przyszłym tygodniu, w poniedziałek, na zaproszenie pana wiceprzewodniczącego Szefczovicza będę w Brukseli, będziemy rozmawiać w gronie Francji, Niemiec, Belgii i Szwecji. Polska jest piątym krajem w tym gronie. Będziemy rozmawiać na temat tego, w jaki sposób powinniśmy podjąć wyzwanie bateryjne na poziomie całej Europy, a nie tylko na poziomie poszczególnych państw członkowskich. Tak że to tyle, jeśli chodzi o krótkie odniesienie się.

Aha, przepraszam, jedna faktograficzna rzecz. Wydaje mi się, że warto cały czas pamiętać o tym, że możemy odmieniać ten milion samochodów na różne sposoby, ale chciałbym, abyśmy się trzymali planu, który wytyczyliśmy. Milion pojazdów elektrycznych jest spodziewany na polskich drogach w 2025 r., a nie tak jak pan poseł Bakun był łaskaw zauważyć, że miałyby być wyprodukowane. To są dwie różne rzeczy. Myślę, że musimy faktograficznie cały czas się korygować, żebyśmy mieli jasność, do czego

zmierzamy i gdzie szukamy tej wartości. Natomiast niewątpliwie będziemy się starali wspierać wszelkiego typu inicjatywy związane z rozwojem elektromobilności i takie, które będą pozwalały polski przemysł motoryzacyjny poprowadzić w kierunku skorzystania na tej zmianie technologicznej, która się dzieje.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Bardzo proszę już o krótkie głosy ze strony państwa posłów. Pan poseł Michał Stasiński.

Poseł Michał Stasiński (PO):

Bardzo żałuję, pani poseł, że można podawać twarde dane liczbowe i być z tego powodu obdarzanym epitetami. Naprawdę nie chcę iść w tę stronę. Natomiast, panie ministrze, zawsze bardzo miło mi się z panem rozmawia i cenię sobie niezwykle możliwość debaty z panem, ale pewnych rzeczy pan nie jest stanie wyjaśnić i nie jest pan w stanie się odnieść do realnych liczb. Pan mówi, że konstrukcja polskiego samochodu elektrycznego to jest zwieńczenie pewnej drogi. Czy pan wie, ile czasu zajęło skonstruowanie nowego modelu Volvo XC90 i ile to pochłonęło pieniędzy? To zajęło osiem lat, firmie wyspecjalizowanej, która od kilkudziesięciu lat produkuje samochody, i pochłonęło to kwotę 73 mld dolarów. Panie ministrze, konstrukcja samochodu, czy to jest samochód elektryczny, czy spalinowy, to nie jest konstrukcja z klocków lego, gdzie ze stu firm każda daje po jakimś komponencie…

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy mógłby pan sformułować pytanie.

Poseł Michał Stasiński (PO):

Tylko to wymaga niezwykle fachowej wiedzy, a my ani nie mamy firm, które to robią, ani nie mamy ekspertów, ani nie mamy branży motoryzacyjnej, nawet branży naszej, tak jak na przykład Czesi mają Škodę.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Panie pośle, prosiłem o krótkie głosy i dlatego dopuściłem po raz drugi.

Poseł Michał Stasiński (PO):

Kończę. Proszę państwa, na świecie w tej chwili jeżdżą 2 miliony samochodów elektrycznych. Pan chce nam powiedzieć, że do 2025 r. w Polsce będzie jeździć milion samochodów elektrycznych? Panie ministrze, to jest science fiction. A papier przyjmie wszystko.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Pan poseł Czerwiński, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Chcę krótko, panie ministrze. Nie chodzi o pytanie, tylko o pewne wyjaśnienie sprawy, bo tak jak i poprzednik, ten kto patrzy na pana działania bezpośrednio w UE, ma pewne wyobrażenie o pana fachowości, o dochowywaniu pewnych formalnych terminów – tutaj czapki z głów. Ale chodzi o coś więcej niż spełnienie formalności. Chodzi o pewną strategię, która będzie miała konsekwencje za parę lat. Przykład ustawy o OZE. Mamy ustawę o OZE. Przez dwa lata trzykrotnie poprawianą. A jak popatrzymy na bilans energii z odnawialnych źródeł energii, to na łeb na szyję leci. Pan spełnia swoją rolę, ale rząd nie ma żadnej strategii, delikatnie mówiąc, i na tym chciałbym skończyć.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Czy pan minister chciałby się jeszcze odnieść?

Podsekretarz stanu w ME Michał Kurtyka:

Ja tylko dosłownie kilka słów. Do pana posła Stasińskiego powiedziałbym: odwagi, panie pośle. Bo na stwierdzeniu, że się nic nie da, to daleko nie zajedziemy. Proszę zobaczyć, że polskie firmy są pośród prekursorów elektromobilności. Proszę zauważyć, że w ubiegłym roku wyprodukowaliśmy ok. 100 autobusów elektrycznych, w tym roku plany na dzisiaj już przewidują ok. 300. To zaczyna być geometryczny postęp. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz, miałem przyjemność pisać doktorat z ekonomii. W ekonomii największym problemem nie są ekstrapolacje trendów, tylko zmiany strukturalne. A zmiana strukturalna charakteryzuje się tym, że pojawia się jakaś nieciągłość. Teraz, jeżeli pan poseł uważa, że milion pojazdów elektrycznych produkowanych na świecie w 2025 r. jest nierealistyczne, to ja uprzejmie sugeruję kontakt z Volkswagenem i rozmowę z Volkswagenem, który właśnie opublikował swój plan mówiący, że pomiędzy 2018 i 2022 r. wyda 22 mld euro na to, żeby dostosować swoje fabryki między innymi albo właśnie przede wszystkim do wyzwania elektromobilności. I sam Volkswagen zamierza w 2025 r. – to nie są moje plany, to nie jest papier rządu polskiego, to są plany takiej firmy jak Volkswagen, który zamierza w 2025 r. produkować milion pojazdów elektrycznych rocznie. To jest sam Volkswagen. W związku z tym jeżeli my nie będziemy w stanie proaktywnie w tym trendzie się odnaleźć, jeżeli już dzisiaj nie będziemy w stanie na to patrzeć z perspektywą taką: okej, przecież Volkswagen jest gigantycznym producentem w Polsce, ma całą sieć podwykonawców… Zróbmy tak, żeby to była dla nich szansa. Pan poseł mówi, że w Polsce nie ma kompetencji. Jest tysiąc firm motoryzacyjnych, są dziesiątki tysięcy ludzi, którzy już dzisiaj, w tym momencie, mieli coś do czynienia z takimi czy innymi technologiami związanymi z elektromobilnością. Mamy silnych chemików, mamy silnych elektrotechników, mamy silne IT – to są wszystko komponenty, które predestynują nas do tego, żebyśmy patrzyli na rozwój tego segmentu z optymizmem, a nie na samym początku stwierdzili, że jedyne, co nam pozostaje, to skapitulowanie.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie. Przechodzimy do konkludowania tego punktu. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Proszę państwa, ja już wcześniej zamknąłem dyskusję. Potem niejako w charakterze ad vocem udzieliłem głosu panom posłom. Trzeba się wcześniej zgłosić do prezydium, bo ja nie wiedziałem w ogóle, że ktoś spoza państwa posłów chce zabrać głos.

Powtarzam jeszcze raz pytanie: czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Nie widzę. **Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze COM(2017) 652 – wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu.** Na tym zamykam rozpatrywanie tego punktu.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Komunikat w sprawie rozwoju sieci energetycznych w Europie (COM(2017) 718 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Rząd jest także w tym punkcie reprezentowany przez pana ministra Michała Kurtykę, podsekretarza stanu w ME. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w ME Michał Kurtyka:

Bardzo dziękuję. Mamy przed sobą komunikat w sprawie rozwoju sieci energetycznych w Europie. To jest komponent pakietu infrastrukturalnego z listopada 2017 r. Pakiet ten zawiera również trzecią listę projektów PCI oraz raport grupy ekspertów dotyczący wskaźnika przepustowości połączeń elektroenergetycznych. Jeżeli chodzi o infrastrukturę gazową, to takim kluczowym elementem z naszej strony jest to, że podzielamy opinię Komisji zawartą w komunikacie, dotyczącą zasadności funkcjonowania regionalnych grup, których celem jest rozwój infrastruktury w określonych regionach Europy. W ramach regionalnej grupy ds. infrastruktury gazowej w korytarzu BEMIP dokonano pogłębionego przeglądu stanu realizacji połączenia gazowego GIPL, którego celem jest połączenie systemów przesyłowych Polski i Litwy, tak aby umożliwić docelowo państwom bałtyckim integrację z europejskim rynkiem gazu.

Uważamy, że sformułowanie Komisji, że realizacja tych kluczowych projektów wymaga aktywnego zaangażowania wszystkich stron, to znaczy państw członkowskich, inwestorów oraz organów regulacyjnych, jest zasadne. Celem by było w latach 2022–2025 stworzyć transeuropejską sieć gazową, która zapewniałaby połączenia międzysystemowe i byłaby odporna na ewentualne sytuacje kryzysowe.

W zakresie infrastruktury elektroenergetycznej bardzo ważnym elementem jest zawarcie w tym komunikacie raportu, który został sporządzony przez grupę ekspertów i który przedstawia nowe podejście do oceny progów wskaźników, które powinny mieć wpływ na realizację nowej infrastruktury. To jest tak zwany wskaźnik interconnectivity. W tym wypadku metoda wypracowana przez grupę ekspertów i przedstawiona w tym komunikacie powinna zastąpić obecnie stosowaną metodologię wynikającą z konkluzji Rady Europejskiej z Barcelony w 2002 r. Eksperci wykazali jednoznacznie, że nie przystaje ona do realiów rynku, którego wyzwaniem jest przyjęcie rosnącego wolumenu energii z OZE, i nie przystaje również do pogłębiającej się integracji rynków krajowych.

W przypadku Polski ta z pozoru techniczna czy statystyczna zmiana metodologii oznacza odczarowanie pewnego mitu. Otóż w poprzedniej sytuacji byliśmy postrzegani jako kraj, który się izoluje i który jest energetyczną wyspą. Wypominano nam dwu-, a czasem czteroprocentową interconnectivity z Europą, tymczasem okazało się, że nie jest to spowodowane rzeczywistym funkcjonowaniem polskiego systemu elektroenergetycznego albo rzeczywistą liczbą połączeń, które mamy z innymi krajami, ale takim a nie innym sposobem liczenia przepustowości. Otóż ten sposób przepustowości zakładał tylko i wyłącznie zdolności wolne handlowo, tymczasem w naszym regionie zdolności handlowe są w znacznej mierze skonsumowane poprzez tak zwane przepływy niegrafikowe, nieplanowane, przepływy karuzelowe z Niemiec. W związku z tym jeżeli tak liczyliśmy, polski system był izolowany. Natomiast jeżeli popatrzymy na znamionową moc cieplną polskich interkonektorów, to okazuje się, że wcale taką wyspą energetyczną nie jesteśmy, a wręcz przeciwnie – jesteśmy jednym z krajów UE, który bardzo satysfakcjonująco wypada. Jesteśmy w jednej grupie z takimi krajami jak Portugalia, jak państwa bałtyckie, Rumunia, Bułgaria, ale też, co, myślę, ważne z perspektywy naszej sąsiedzkiej współpracy – takimi jak Niemcy. Innymi słowy, nasz poziom interconnectivity został oszacowany na tym samym poziomie co naszego zachodniego sąsiada.

Ważne elementy, jeżeli chodzi o rozbudowę infrastruktury elektroenergetycznej, tak jak wspomniałem, płynący również z tego raportu wniosek jest taki, że powinniśmy iść w kierunku rozbudowy fizycznej połączeń transgranicznych wtedy, kiedy uznaliśmy, że jesteśmy w stanie i że wyeliminowaliśmy wszystkie ograniczenia, które dla przepływu na już istniejących konektorach występują. W naszej sytuacji jest to bardzo fundamentalny problem wyeliminowania tych przepływów karuzelowych.

Jeżeli chodzi o projekty infrastruktury elektroenergetycznej, które są przedmiotem wspólnego zainteresowania, tak zwana trzecia lista PCI, w decyzji Komisji Europejskiej z listopada 2017 r., to realizujemy takie połączenia w ramach dwóch korytarzy NSI East oraz BEMIP, to jest połączeń polsko-niemieckich oraz polsko-litewskich. Również Polska aktywnie uczestniczy w przygotowaniach do podjęcia decyzji w sprawie ewentualnej synchronizacji systemów państw bałtyckich z systemami unijnymi.

Jeżeli chodzi o inne elementy tego komunikatu, to dostrzegamy znaczenie elektryfikacji transportu, rozbudowy infrastruktury ciepłowniczej i chłodzenia, rozwoju inteligentnych sieci elektroenergetycznych, natomiast z ostrożnością odnosimy się do zapisów komunikatu wskazujących, że w 2050 r. unijny system elektroenergetyczny miałby zostać w pełni zdekarbonizowany. Uważamy również, że wykorzystanie potencjału odnawialnych źródeł energii powinno się odbywać z jednoczesnym zapewnieniem bezpieczeństwa dostaw i konkurencyjności. Tyle uwag wstępnych.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Posłem sprawozdawcą również do tego dokumentu jest pan poseł Michał Stasiński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Stasiński (PO):

Przepraszam, panie ministrze, ale to znowu ja, niestety, będę pana gnębił. Dokument ma charakter komunikatu, podobnie jak poprzedni, i w pewnych aspektach te dwa dokumenty są ze sobą skorelowane. Do chwili obecnej ok. 30 projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących infrastruktury energetycznej zostało ukończonych lub zostanie wdrożonych do końca roku 2018. Ukończenie kolejnych 47 ważnych projektów zaplanowano ok. roku 2020. Dla nas jako Polski istotne jest, że w nad-

chodzących latach priorytetami Komisji Europejskiej są: osiągnięcie porozumienia w sprawie synchronizacji sieci elektroenergetycznej Litwy, Łotwy, Estonii z europejską siecią kontynentalną i realizacja międzysystemowego połączenia gazowego Litwa–Polska oraz połączenia międzysystemowego Estonia-Finlandia. Jeśli chodzi o połączenia gazowe, w opinii Komisji stan tych połączeń jest zadowalający. Większość państw członkowskich ma dostęp do co najmniej dwóch źródeł gazu ziemnego. Niestety więcej zaległości dotyczy systemu elektroenergetycznego. I tutaj, panie ministrze, pojawia się moje pierwsze pytanie, ponieważ mówił pan o zmienionym algorytmie, o tym przeliczniku, który zmienia nasze pozycjonowanie, jeśli chodzi o łączność z systemem energetycznym Europy. Mam pytanie, bo mamy tu taką informację, że w perspektywie roku 2020 cztery państwa – wymienione są Polska, Hiszpania, Cypr i Wielka Brytania – nie osiągną 10% celów zdolności przesyłowych w zakresie elektroenergetycznych połączeń międzysystemowych. Czy to wyliczenie jest oparte na tym starym wskaźniku, czy na nowym?

Kolejne moje pytanie dotyczy Baltic Pipe. Ten projekt jest ujęty na trzeciej unijnej liście PCI. Pytanie: jakie działania rząd podejmuje, aby uzyskał on charakter priorytetowy, jeśli chodzi o decyzję, finansowanie i realizację tego projektu?

Przechodzę teraz do kilku pytań, które, myślę, że wywołają dyskusję między nami. Pytanie podstawowe: czy państwa stanowisko, a ono w wielu punktach się tutaj pojawia, jest albo ostrożne, albo negatywne, jeśli chodzi o rozwój połączeń transgranicznych? Mówią państwo z jednej strony, że zgadzają się z ogólnymi diagnozami przedstawionymi przez Komisję, natomiast w kolejnym akapicie piszą, że budowa nowych połączeń transgranicznych nie jest uzasadniona w przypadku, gdy istnieją uwarunkowania systemowe uniemożliwiające efektywne i optymalne użytkowanie istniejącej infrastruktury. Dalej piszecie, że rząd RP podkreśla również wkład Polski w rozwój innowacyjnych rozwiązań z zakresu optymalizacji wykorzystania sieci i lokalnych źródeł w postaci klastrów energii. Moje pytanie w związku z tym: ile klastrów energii w tej chwili w Polsce funkcjonuje, jaką one osiągają moc i jaka jest ich rola w tym planie, który państwo przedstawiają?

Dalej, co pan powiedział, rząd z ostrożnością odnosi się do zapisów komunikatu, że w 2050 r. unijny system elektroenergetyczny zostanie w pełni zdekarbonizowany. Oczywiście mamy prawo odnosić się z ostrożnością, natomiast nie odwróci to tendencji, jakie obserwujemy w całej Europie oraz w świecie, że to, na czym nam wszystkim zależy, czyli budowa nowoczesnej energetyki, nie będzie w przyszłości oparta na węglu. Wiemy, jaka jest nasza specyfika, i nigdy nie mówiliśmy, że musimy zlikwidować węgiel z dnia na dzień, ale również to, o czym mówili moi koledzy – nie mamy tego planu i cały czas państwo kwestionują i odnoszą się do stanowiska, że ten węgiel jednak musi być. Musimy się chyba pogodzić, że w perspektywie lat kilkudziesięciu węgla nie będzie. Dlatego tak ważne jest rozwijanie odnawialnych źródeł energii. Ale państwo znowu piszą, że rząd RP nie podziela opinii, że najważniejszym sposobem na sprawne wyprowadzenie mocy z jednostek wytwarzania OZE oraz przesłanie jej tam, gdzie jest potrzebna, jest rozbudowa przesyłowych połączeń międzysystemowych. W kolejnym zdaniu piszą państwo, że byliby bardzo ostrożni, jeśli chodzi o rozwijanie inteligentnych sieci przesyłowych, i boją się wręcz przeinwestowania w tym obszarze.

W związku z tym, konkludując, pytanie jest jedno podstawowe: czy państwo chcą opierać koncepcję budowy sieci przesyłowych o autonomię polskich spółek energetycznych, czy też chcą stawiać, tak jak cała Europa, ten system, gdzie podmiotem jest klient, czyli konsument. Mam wrażenie, że tutaj następuje podstawowy problem i państwa niechęć do lepszej komunikacji sieci elektroenergetycznych z Europą jest tak naprawdę skutkiem państwa ukrytej strategii ochrony węgla za wszelką cenę, która to strategia, moim zdaniem, jest zgubna i sprzeczna tak naprawdę z polską racją stanu w perspektywie kilkudziesięciu najbliższych lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Otwieram dyskusję. Pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Rafał Trzaskowski.

Poseł Rafał Trzaskowski (PO):

Panie ministrze, chciałbym dosyć nieortodoksyjnie – chociaż złośliwość na końcu też będzie – ale nieortodoksyjnie chcę panu pogratulować i podziękować, dlatego że stanowisko i filozofia w sprawie GIPL i w ogóle połączeń z krajami bałtyckimi wreszcie zostały zmienione. Pamiętam, co mówili pana poprzednicy à propos tych połączeń, które negocjował poprzedni rząd. Ile było bardzo dziwnych opinii wychodzących z rządu polskiego na ten temat. Więc bardzo się cieszę – i to mówię całkowicie serio, i to mówię bez złośliwości – cieszę się, że to stanowisko uległo zmianie. Bo oczywiście wątpliwości można mieć, natomiast co do celowości zarówno połączeń gazowych, jak i synchronizacji – tylko żeby było jasne, wykonanej w sposób właściwy – absolutnie jest to zgodne z naszą racja stanu.

Natomiast złośliwość jest taka, że szkoda, że dojście do tego stanowiska zajęło ponad dwa lata. Wiadomo, że na początku była taka tendencja, żeby ten projekt torpedować, co bardzo mocno odbiło się na wiarygodności rządu PiS.

Teraz chciałbym powiedzieć dwa słowa à propos tego, o czym mówił poseł Stasiński, odnoście do ostrożności. Rozumiem pewną ostrożność, jeżeli chodzi o interkonektory, jest ona wskazana, zwłaszcza jeżeli chodzi o ruchy kołowe, natomiast na początku filozofia rządu PiS wyglądała inaczej. To znaczy, to nie była ostrożność, tylko to było, generalnie rzecz biorąc, torpedowanie niektórych połączeń, również tych z krajami bałtyckimi, ale na południu Polski też nie działo się dużo lepiej. Cieszę się, że tutaj dokonana została zmiana. Tutaj jest dla mnie kwestia absolutnie podstawowa, strategiczna, bo trzeba być oczywiście ostrożnym, trzeba każde z połączeń badać osobno, natomiast na końcu to jest kwestia pewnej filozofii. Nie możemy być wiarygodni, jeżeli chcemy bronić unii energetycznej, która była jednym z flagowych projektów poprzedniego rządu, ale po prostu jest zgodna z polską racją stanu, i nie będziemy wiarygodni, jeżeli nie będziemy walczyli z jednej strony o przejrzystość, o to, żeby polityka europejska była instrumentem, który pozwala nam na walkę z dominacją choćby dostawców z jednego kierunku, a z drugiej strony będziemy zamykać się tylko i wyłącznie w Polsce i nie będziemy budować żadnych połączeń w związku z ochroną naszych spółek i w związku z tym często wywindowanych cen. Cieszę się więc, że ta filozofia przynajmniej w części została zmieniona. Mam nadzieję, że pan minister będzie o to dbał, żeby to dalej tak wyglądało. Bo do tej pory pan wymieniał Ristoriego. Nie chcę wymieniać innych, własnych interlokutorów przez ostatnie lata. Jeżeli rzeczywiście wypowiadają się tak, jak pan minister mówi, to jest to absolutna zmiana w porównaniu z tym, jakie głosy z Brukseli i nie tylko mogliśmy usłyszeć jeszcze kilkanaście miesięcy temu. Mam więc nadzieję, że ten kierunek zostanie podtrzymany, bo jest absolutnie zgodny z polską racją stanu, i że ostrożna polityka będzie jednak polityką pozytywną, bo do tej pory taką nie była. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Kto z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Nie widzę. Stwierdzam, że **Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze COM(2017) 718 – wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu**. Na tym zamykam ten punkt.

Przechodzimy do pkt V, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Banku Centralnego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego: Roczna analiza wzrostu gospodarczego na 2018 r. (COM(2017) 690 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Piotr Woźnego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii Piotr Woźny:

Szanowni państwo, może skracając informację, dlatego że tematy energetyczne, jak widać, wyczerpały sporą ilość czasu przeznaczonego na Komisję, chcę powiedzieć, że opu-

blikowana przez Komisję Europejską roczna analiza wzrostu gospodarczego rozpoczyna wdrażanie ósmego z kolei cyklu semestru europejskiego, czyli narzędzia koordynacji europejskiej polityki gospodarczej. Kolejne etapy tego procesu to przełożenie tych ustaleń na krajowe programy reform i programy stabilności lub konwergencji. Co do kwestii stanowiska, to rząd podziela zawartą w analizie diagnozę kondycji europejskiej gospodarki. Rząd popiera utrzymanie priorytetów gospodarczych i społecznych określonych przez Komisję Europejską jesienią 2014 r. To znaczy, że takie najważniejsze priorytety to pobudzanie inwestycji, przeprowadzanie reform strukturalnych i przeprowadzanie odpowiedzialnej polityki budżetowej. Myślę, że najważniejszą tezą jest to, że w każdym z tych obszarów zdaniem rządu istotne jest uwzględnienie lokalnego kontekstu i specyfiki każdego kraju, dlatego że każdy z tych krajów członkowskich ma swoją specyfikę i swoje pomysły na to, w jaki sposób pobudzać inwestycje, przeprowadzać reformy strukturalne i w jaki sposób prowadzić odpowiedzialną politykę budżetową. Wnoszę o przyjęcie tej informacji. Będziemy w kontakcie, jeżeli chodzi o kolejne etapy tego procesu, które będą realizowane przez rząd.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę o przedstawienie opinii w imieniu Komisji przez panią poseł Agatę Borowiec, która jest sprawozdawcą do tego dokumentu.

Poseł Agata Borowiec (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, roczna analiza wzrostu na 2018 r. to prezentacja zanalizowanej sytuacji gospodarczej i społecznej w UE oraz przedstawienie rekomendowanych kierunków, polityk, które państwa UE powinny według Komisji uwzględnić w 2018 r. Też będę się starała mówić krócej. W omawianym dziś dokumencie Komisja Europejska uznała, że fundamentem i priorytetem wzrostu gospodarczego w UE w 2018 r. będą: pobudzanie inwestycji, reformy strukturalne i odpowiedzialna polityka budżetowa. Komisja podkreśliła, że polityka gospodarcza w UE, to jest dosyć ważne, powinna uwzględniać kwestie społeczne i socjalne, a europejski filar praw socjalnych powinien być w tym zakresie punktem odniesienia.

Dokument stanowi także zapowiedź planowanych zmian regulacyjnych w obszarze prawa unijnego, które powinny być przedłożone przez Komisję w 2018 r. Popieram stanowisko rządu co do pozytywnej opinii wobec dokumentu, ale jednocześnie mam pytanie do pana ministra. Panie ministrze, czy rekomendacje Komisji Europejskiej co do kształtowania polityki wynagradzania pracowników i jednocześnie proponowana reforma finansów publicznych w UE w pana opinii są spójne, niespójne? Chciałabym poznać pana stanowisko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę. Czy pan minister zechce się odnieść i odpowiedzieć na pytanie pani poseł?

Podsekretarz stanu w MPiT Piotr Woźny:

Powiem w ten sposób: pamiętajmy, że przede wszystkim ten dokument otwiera proces. Ten proces to jest generalne stanowisko, które będzie ukonkretniane dla potrzeb specyfiki polityki poszczególnych krajów. To, o czym mówiłem, lokalny kontekst i specyfika. Bo myślę, że można powiedzieć o dwóch rzeczach, tak żeby podkreślić, spróbować unaocznić stanowisko rządu. Jeżeli chodzi o kwestie przeprowadzenia reform strukturalnych i przeprowadzenia odpowiedzialnej polityki budżetowej, to na przykład umówmy się, że gigantycznym faktorem zmiany w wysokości wynagrodzeń polskich pracowników jest wprowadzenie programu 500+. Ten program spowodował, poza niekwestionowanymi elementami, takimi jak znacząca redukcja ubóstwa skrajnego – polecam w tym obszarze ostatni raport Głównego Urzędu Statystycznego, który pokazuje konsekwencje wdrożenia tego programu dla kwestii ubóstwa, do tego skrajnego, w Polsce – spowodował też absolutną zmianę sytuacji pracowników, ponieważ wartość pracy znacząco podrożała. Kwestia transferu socjalnego spowodowała, że w związku z tym, że pojawiły się transfery socjalne, to pewna liczba osób została wycofana z rynku pracy. Matki mogły

zostać w domach i opiekować się dziećmi, a wartość pracownika na rynku pracy znacząco podrożała. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia to prowadzenie odpowiedniej polityki budżetowej. Polityka budżetowa to nie są tylko wydatki, ale też przychody. Kwestia uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce i powstrzymania patologii mafii VAT-owskich, które pustoszyły nasz budżet, które pustoszyły ten budżet na kwoty rzędu 40 mld zł rocznie. To też jest sprawa, która absolutnie ma wpływ na to, w jaki sposób jest prowadzona polityka budżetowa w Polsce.

Powiedziałbym więc w ten sposób: ocena rządu tego materiału jest taka, że Polska popiera utrzymanie priorytetów gospodarczych i społecznych, które zostały określone przez Komisję Europejską w 2014 r., a na dalszych etapach tego procesu będziemy po prostu dbali o to, aby koloryt i aspekt lokalny były uwzględnione w rekomendacjach, które będą dedykowane dla potrzeb Polski i będą dotyczyły krajowych programów reform.

Przewodniczący poseł Konrad Głębocki (PiS):

Dziękuję serdecznie. Warto zwrócić uwagę na to, że program 500+ też bardzo wzmocnił popyt wewnętrzny i to akurat w tych sektorach, które tworzą miejsca pracy w Polsce w jakiejś mierze. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec decyzji Komisji o przyjęciu do wiadomości informacji dotyczącej tego dokumentu? Nie widzę. Stwierdzam, że **Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze COM(2017) 690 – wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu**. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt V.

Pkt VI – sprawy bieżące. Kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się 27 lutego. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt VI. Informuję, że porządek dzienny został wyczerpany. Protokół dzisiejszego posiedzenia będzie wyłożony do przejrzenia w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Zamykam posiedzenie Komisji.